



STOREBRO BRUKS AB SWEDEN



*Mina medarbetare och jag ber härmed få
presentera vårt företag och hoppas att denna
lilla broschyr skall ge Er bättre kännedom
om våra produkter.*

*Samtidigt vill vi passa på att hälsa Er hjärtligt
välkomna till Storebro när Ni har vägarna
häråt.*

Storebro i december 1969

Ivar Gustafsson

IVAR GUSTAFSSON
verkst. direktör

STOREBRO HISTORIA FRÅN 1728

När de stora krigen var slut och kung Karl hade fallit i Norge, såg det illa ut i gamla Sverige och nödmynten växlades ute i bygderna. Men folket vaknade upp och sökte den kraft till självläkning, som varje nation bär inom sig. Stormaktstiden var förbi, landets gränser hade krympt samman, men folkets lösen var att inom egna gränser återvinna sin förlorade storhet. Man började i större omfattning än tidigare bryta malm, anlägga stångjärns-hammare och masugnar, industrins utveckling gick framåt på ett sätt som aldrig tidigare.

Vid denna tid kom en man, majoren, överjägmästaren och brukspatronen Wilhelm Mauritz Pauli att färdas över landsvägsbron vid Sjundekvill, som Storebro hette på den tiden, och han såg, att mycken vattenkraft förspilldes, som kunde användas bättre. Denne Pauli hade år 1726 anlagt Pauli-ströms järnbruk, som blev uppkallat efter honom. Förutom att han fann fallet värt att utbyggas fanns i omnejden vida skogar för kolfångst och många sjöar och myrar med rik tillgång på järnmalm.

Pauli kom åter, då i sällskap med majoren Karl Magnus Silfverhielm och assessorn, friherre Gustaf Oxenstierna, vilka den 9 december 1728 beviljades privilegier på uppförandet av en stångjärnshammare med två härdar. Härmed följde rätt till kolfångst i åtta socknar och rätt till malmfångst i fjorton sjöar. Förutom nämnda anläggningar byggdes mjöl- och sågkvarnar. Efter att 1732 ha beviljats privilegier utökades hammarsmedjan med ännu en hammare och två härdar. År 1736 var Pauli ensam ägare till bruket och utverkade då privilegium för en hytta. På holmar nedanför strömmen byggdes kolhus och bodar.

De stora företagen växte Pauli över huvudet och år 1742 fick han pantsätta såväl Sjundek vill som Pauliström för ett större lån i Rikets Ständers Bank. Då han inte kunde inlösa sina förbindelser klubbades såväl bruk som gårdar bort för 220.000 daler silvermynt. Köparen var handelsmannen och

brukspatronen Jean Hindrik Lefebure i Stockholm. Detta skedde den 17 december 1748.

Lefebure var född 1708 och gifte sig 1736 med sin kusin Charlotta Bedoire. Han var en stor industriidkare, riksdagsman i borgarståndet och tillhörde hattpartiet. Han blev direktör för Ostindiska Kompaniet och adlades. Senare blev han indragen i stora växelaffärer och dömdes att till Kronan utgiva sex miljoner daler i kopparmynt samt dessutom till en månads fängelse på vatten och bröd. Han avled 1756. Det var vid denna tid bruket började kallas Storebro.

Den 17 april 1756 övergick äganderätten till Storebro till dåvarande ägaren av Ålhult med flera gårdar, den beryktade baronen och sedermera generalmajoren Karl Fredrik Pechlin. Han hade genom gifte med den bottenrike stockholmsgrossören Thomas Plomgrens dotter Kristina blivit ägare till

Alhult med underlydande gårdar, som förut varit i den Plomgrenska släktens ägo. Pechlin var vid denna tid troligen Smålands störste jorddrott. Privilegierna för Storebro utökades under Pechlins tid från 400 skeppspund stångjärn årligen till 800 år 1756 och till 1.200 år 1757. Bruket var vid Pechlins tillträde i ett bedrövligt skick, men driftig som han var blev snart de största bristerna avhjälpda. Tillverkningarna blev också bättre, då järnmalm infördes, som med en fjärdedel blandades i myr-malmen. Även Pechlin fick emellertid belåna sina egendomar och hans affärer kom i oordning, då han vid 1772 års statsvälkning häktades och fick tillbringa månader bakom lås och bom.

I mitten av 1780-talet sålde Pechlin Storebro till rådmansänkan Anna Margareta Hultman i Väster-vik och sonen Lars Hansson Hultman. Släkten var mycket rik och ägde många gårdar i Tjust samt en stor fastighet i Västerviks stad. Köpehandling-

arna undertecknades den 8 november 1786 och köpesumman var 17.600 riksdaler specie. Själva bruket värderades någon tid efteråt till 8.333 riksdaler specie. Lars Hultman avled 1798 och i bo-uppteckningen upptages bruket med gårdar till ett värde av 26.000 riksdaler banco.

Makarna Hultman hade en dotter, Sara Helena Hultman, född 1784, som 1808 gifte sig med assessorn Claes Fries, Stockholm. Dessa övertog nu Storebro. Claes Fries var en duglig man och satte djupa spår i rörelsens utveckling. Ett litet gjuteri anlades, vid vilket man tillverkade spiselhällar, klocklod, trefötter, kokkärl och annat enklare gods. Nya anläggningar kom till och stora mossar odlades upp. 1821—1824 uppfördes det ståtliga corps de logit, nuvarande Herrgården. Byggmästare var Nils Olsson från Åkarp, Lönneberga socken. Claes Fries' båda söner, v. häradshövdingarna Claes Hampus och Lars August Fries övertog 1842 Store-

bro. Hampus Fries avflyttade 1856 och någon tid därefter övergick Storebro med underlydande till brukspatronen Johan Tillberg på Falsterbo Bruk. Johan Tillberg tycks inte någon längre tid ha vistats på bruket. Från köpet och fram till 1860—talet beboddes Storebro av Johan Tillbergs son, Gustaf Leonard Tillberg, som var född i Tuna 1833 och gift med Hilma Augusta Charlotta Meurling och därefter av dennes broder, notarien Crister Herman Tillberg och hans maka Laura Bronikowskij, vilka flyttade år 1865. Efter brukspatronens död övergick bruket till hans arvingar, som 1897 satte bruket på aktier. Förvaltare blev ryttmästare Axel Fredrik Tillberg som bebodde Fredensborg. Han efterträddes senare som verkst. direktör av mågen, major Axel Baltzar Carleson.

Från denna tidsepok kan noteras att elektrisk kraftstation uppfördes 1897, som försåg brukssamhället

med elektriskt ljus. Det betyder att Storebro hade elektrisk belysning före t. ex. Stockholm.

Brännvinstillverkning i fabriksmässig skala bedrevs från början av 1850-talet fram till 1880-talet då anläggningen omändrades till cellulosafabrik, som var en av de allra första i sitt slag i landet.

Enligt avtal 4 november 1910 försålde ryttmästare Axel Tillberg och major Baltzar Carleson samtliga 400 aktier i Storebro Aktiebolag till ett Oskarshamns-konsortium bestående av konsul Gustaf L. Wijkström, bankdirektör A. E. Schyller, direktör Theodor W. Jeanson och grosshandlare Karl Karlzén m. fl.

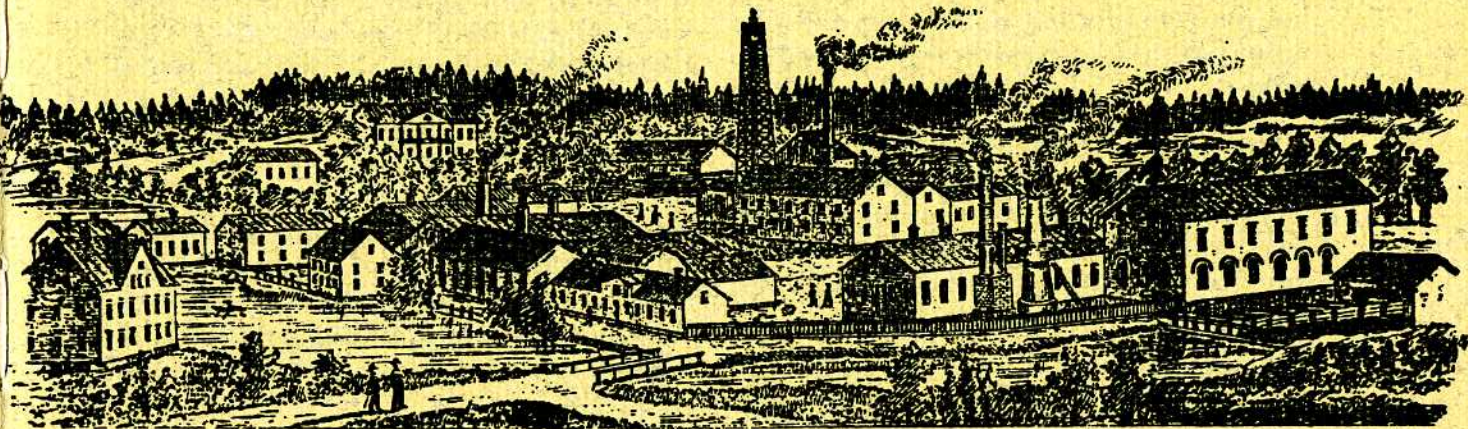
Säljarna förbehöll sig dock rätt att utan kostnad och med diverse förmåner få bo kvar i corps de logis i Storebro resp. Fredensborg till 1 oktober 1911.

Av köpesumman, kr 650.000, erlades kr 150.000 kontant och resten genom depositionsbevis av Smålands Enskilda Bank.

Köpet finansierades med bl. a. omedelbar försäljning av 150.000 st furuträd 8" och grövre för 300.000 kr samt 112.000 st granträd 5" och grövre för kr 190.000. Vidare sönderstyckades egendomen och

försåldes de stora gårdarna Gissemåla, Tobo med Fredensborg, Kvilla, Sjundekvill, Kvafhult och Åkemåla, liksom ett antal mindre ställen.

Cellulosafabriken försåldes 1911 till AB Bruzafors-Hällefors, Lönneberga, nuvarande Silverdalen, men återköptes 1917 och omändrades till verkstads- och lagerlokal.



Sedan ytterligare försäljning av skogsmark (inkl. Storebro gård) skett till den tyska Stinnes-koncernens bolag Holzhandelsgesellschaft Wictoria-Mathias, Essen, Ruhr, återstod av de forna domänerna endast mindre industri- och bostadsområden i och omkring Storebro samhälle.

Lantbruksdriften, som tidigare varit huvudsaken hade nu fallit bort och i stället kom verkstadsdriften och sågverksrörelsen att dominera samhällsbilden.

Tillverkningen av råoljemotorer påbörjades redan 1909 och några år senare anställdes ingenjören Eric Schambertz och under hans ledning utvecklades motortillverkningen fram till världskriget 1914 då bristen på brännolja satte stopp för denna tillverkning.

Man måste nu se sig om efter andra tillverkningsobjekt och legotillverkning av svarvdetaljer upptogs

men redan 1915 var verkstaden redo för egen svarvtillverkning, som genom krigskonjunkturen fick ett oerhört uppsving. Då verkstadens kapacitet var otillräcklig byggdes ny monteringshall 1915. Vidare inköptes Olsbergs Gjuteri, Bruzaholm. 1917 köptes Lambert Bjurströms mek. verkstad, Västervik, med tillhörande maskiner, inventarier och varulager för kr 250.000. Fastigheten såldes sedermera i nov. 1918 till AB Slipmaterial för kr 175.000. I köpet ingick maskiner och inventarier men ej varulager, ritningar eller modeller. Dessutom engagerades flera andra verkstäder för legoarbeten.

Vid verkstaden i Storebro, där skiftarbete tillämpades, sysselsattes vid denna tidpunkt 125 man och tillverkades sex 8" granatsvarvar per vecka. Tillverkningsvärdet uppgick åren 1915—1919 till resp. 432.000, 1.067.000, 1.856.000, 740.000 och 925.000 kronor.

Efter världskriget kom depressionsåren 1919—1922 med avsättningssvårigheter och arbetsnedläggelser och när så därtill kom de stora krigskonjunkturskatterna, som förföll till betalning 3 år efter intjänandet, och erforderlig avsättning ej tidigare skett, måste företaget liksom en del andra verkstäder vid denna tidpunkt gå i konkurs den 31/7 1922.

Konkursförvaltare blev ing. Schambertz och under hans ledning drevs rörelsen i konkursförvaltningens regi fram till 1924.

Konkursutredningen komplicerades av att fastighets- och förlagsinteckningar var placerade i olika banker. Vid avvecklingen inköptes industrifastigheterna: mek. verkstaden, gjuteriet, kvarnen och elektriska kraftstationen med ledningar, Herrgårdens m. m. av Kristdala Kreditkassa, som sedermera utarrenderade fastigheterna till ingenjör Schambertz och bankdirektör N. E. Carlsson. För

att fortsätta driften bildade dessa "Storebro Bruksbolag, Schambertz & Carlsson", och inköpte från Smålands Enskilda Bank all förlagsegendom, som tidigare tillhörde driften samt fastigheten "Sulfitfabriken" m. fl.

De skogsområden som tidigare innehafts av "tyska bolaget" övertogs 1917 av landstinget och förvaltas av Skogssällskapet under benämning Norra Kalmar läns Skogsallmänning.

Under ingenjör Schambertz' ledning utvecklades ånyo motortillverkningen och utgjorde huvudtillverkningen fram till slutet av 1930-talet. Ingenjör Schambertz avled 1928 och i hans ställe inträdde som kompanjon i företaget ingenjör Arvid Ägren. 1938 inträdde som delägare direktör Ansgarius Svensson, ägare av Gullringens Träförädling.

De av Kristdala Kreditkassa arrenderade fastigheterna försåldes år 1938 till ingenjörerna Erik Fagerholm och Nils Wickman, som bildade Föreningen Storebro Kraft. I samband härmed överflyttades bruksbolagets rörelse till nybyggd verkstadsfastighet vid stationsområdet och de gamla verkstäderna förhyrdes av AB Ljungmanns Verkstäder i Malmö, som under krigsåren tillverkade vinggranater för försvarets räkning.

År 1943 försåldes verkstadsfastigheten och år 1947 gjuteriet till Aktiebolaget Örnmaskiner, som startades år 1933 av vid Storebro Bruksbolag anställda bröderna Ivar och Sigurd Gustafsson samt Georg Larsson.

För gjuteridriften bildades samma år Aktiebolaget Storebro Gjuteri, där AB Örnmaskiner och Storebro AB var hälften-ägare.

Storebro Herrgård, sedan 1824 de gamla bruksägarnas corps de logi och från 1912 brukskontor och förvaltningsbyggnad, inköptes år 1946 av andelsföreningen Storebro Byggnadsförening. Byggnaden blev föremål för en grundlig och dyrbar renovering och är nu en uppskattad tillgång för orten. Där finns, förutom lokal för folkbibliotek och skolbarnsbespisning, restaurang med matsalar och förnämlig festvåning, resanderum samt biograf.

Under senare delen av 30-talet hade motor- och svarvtillverkningen bedrivits jämsides, men motorförsäljningarna på avbetalningskontrakt gjorde att företagets ekonomi blev ansträngd. Genom direktör Svenssons inträde som delägare tillfördes rörelsekapital och genom andra världskrigets annalkande steg efterfrågan på verktygsmaskiner. Än en gång måste motortillverkningen nedläggas på grund av oljebrist och svarvtillverkningen bli huvudsaken.

Nu har emellertid tillkommit ytterligare ett tillverkningsobjekt, gengasaggregat för last- och personbilar. Redan 1936 hade avtal träffats med AB Graham-Lundkvist i Stockholm, att firman i Storebro skulle få bedriva vissa prov och experiment med nypatenterat gengasaggregat mot att bruksbolaget tillförsäkrades tillverkningsrätten. Vid krigsutbrottet fanns alltså ett färdigprovat aggregat, som omedelbart kunde sättas i tillverkning. Efterfrågan var enorm och som belägg för aggregatets goda anseende nämnes, att av Stockholms droskägare körde vid denna tidpunkt över 300 med aggregat från Storebro.

Men bensinkrisen upphör så småningom och efterfrågan på gengasaggregat minskar. För att få användning för svetsningsverkstaden upptages tillverkning av svetsade värmepannor, som under de följande åren har en gynnsam utveckling. Maskinverksta-

den tillbyggdes 1950 och ny svetsningsverkstad uppfördes 1956.

Efter direktör Svenssons död 1945 inträder hans arvingar som aktieägare och samma blir förhållandet efter direktör Carlssons fränfalle 1949. Aktieägarna ingår 1950 ett konsortialavtal och till styrelse utses: borgmästare Yngve Malmquist, Kalmar, ordf., advokaterna Harald Almer och Verner Bååthe, Stockholm.

Under tiden 1940—1962 fungerade som verkst. direktörer Karl Ericsson, Olof Hermann och Bertil Ankarstrand.

Fr. o. m. 1 januari 1963 är AB Örnmaskiner ägare av samtliga aktier i Storebro Bruks Aktiebolag och därmed även ensam ägare till AB Storebro Gjuteri. Dessa rörelser ingår i Aktiebolaget Örnmaskiner.

Aktiebolaget Örnmaskiner specialiserade redan från starten 1933 sin tillverkning till svarvar.

Båtbyggeri-avdelningen tillkom 1945 i samband med att estländska flyktingar samlades i ett karantänläger vid Fredensborg. Då dessa flyktingar senare skulle skapa sig en framtid i sitt nya land, öppnade AB Örnmaskiner sina portar till den mekaniska verkstaden, men de flesta av estländarna stod helt främmande för detta yrke. En kväll hade Ivar Gustafsson under en promenad råkat se hur skickligt dessa estländare byggde båtar och nu var sysselsättningsproblemet löst. Ett båtbyggeri började ta form. Under de första åren byggdes roddbåtar och fiskesnivor. Allteftersom båtintresset ökat, har båtbyggeriet vuxit och med det även båtarnas storlek. Båtbyggeriet är nu ett av Nordeuropas största för framställning av segel- och motorbåtar för nöjesbruk.

1964 sysselsattes 130 man vid båtbyggeriet och ca 320 man vid de båda mekaniska verkstäderna och gjuteriet.

AB Örnmaskiners utveckling belyses bäst med följande: Årsomsättningen var 1934 ca 34.000 kronor och 1968 överskreds 20 miljoner.

Sedan nu samtliga industrier samlats i ett bolag, har möjligheterna till en rationell serieproduktion ökats avsevärt. Endast ett fåtal maskintyper kommer att tillverkas inom varje produktionsenhet. För att säkerställa tillgången av skickliga arbetare har yrkesskolor för såväl mekaniker som båtbyggare varit i verksamhet sedan 1957.

Den 5 maj 1964 antog AB ÖRNMASKINER namnet STOREBRO BRUKS AKTIEBOLAG.

Storebro har nu utvecklats till ett modernt industrisamhälle med kommunalt ordnat vägunderhåll, vatten och avlopp. Bostadsbyggandet i samhället skötes av en kommunal stiftelse.

Vid Storebro Bruk har för de större maskinerna konstruerats en bomberingsanordning för att möjliggöra svarvning och slipning av valsar för i första hand pappersindustrin. I samband med detta har även bandslipmetoden provats och befunnits överlägsen den traditionella metoden. Flera stora vals-slipmaskiner har levererats till bl. a. Canada, Portugal, Filippinerna och till den svenska industrin.

1966 övertogs tillverkningsrätten för de grövre Köpingssvarvarna från Köpings Mekaniska Verks-stads AB, och i maj månad 1967 köptes tillverk-ningsrätten för Thules planslipmaskiner, kipphyv-lar och stickmaskiner av Maskin AB Thule, Malmö. I detta köp ingick även andra maskintyper.

1968 slöts en cirkel i och med att Storebro Herr-gård köptes och åter togs i bruk som brukskontor.

I april månad flyttade chefskontor, inköps-, försälj-nings- och den kamerala avdelningen in i Herrgår-den. De gamla kontoren omdisponerades till verk-stadskontor, gjuterilaboratorium och diverse per-sonalutrymmen.

För båttillverkningen har länge funnits ett behov av en avdelning vid kusten. Efter långdragna för-handlingar med Västerviks stad undertecknades i september 1968 köpeavtal omfattande ca 40.000 kvadratmeter med optionsrätt till ytterligare 25.000 kvadratmeter mark. I köpet ingick även ca 230 meter kaj samt en del användbara byggnader.

Omedelbart efter köpet startades arbeten med iord-ningställande av "Västerviks-varvet", dit byggnad av större båtar samt vinterförvaring och service kommer att förläggas.

Storebro Bruks AB fortsätter att expandera. Det nya båtprogrammet kommer snart även att omfatta två segelbåtar — havskappseglare — en mindre c:a 39' (11,7 m) och en större c:a 43' (13 m). Planer finns även på en motorseglare — ca 12 m.

För denna expansion behöver Storebro ytterligare

bostäder och ett nytt bostadsområde för 150 enfamiljshus är påbörjat. Flerfamiljshus med c:a 150 lägenheter är planerade och byggnationen är påbörjad.

För ungdomen är utbildningsmöjligheterna väl tillgodosedda. Det finns inom tio km såväl gymnasium som yrkes- och fackskolor.

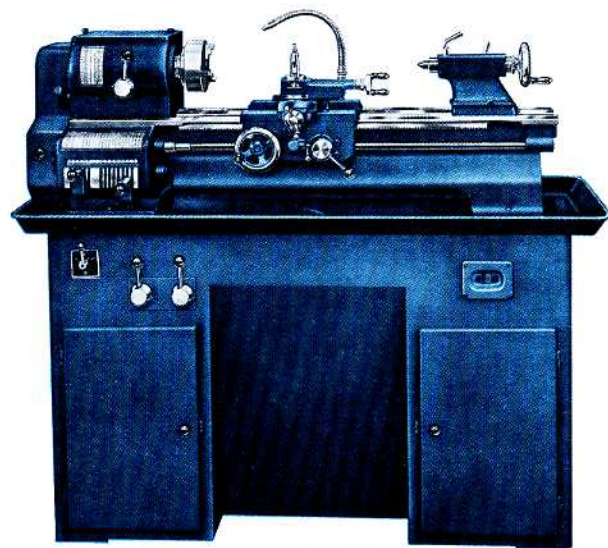


Daler silvermynt utgavs år 1534 och år 1624 fick man Daler kopparmynt. Från 1655 är 1 Daler kopparmynt lika med 1/3 Daler silvermynt. Dalern kom ur bruk år 1776, värdet var då 1/6 Riksdaler.

Riksdalern var från 1619 ett värdebeständigt silvermynt, som fram till 1873 var uppdelat på 4 Riksdaler riksmünt. År 1776 uppdelades Riksdalern, som då var huvudmyntet, på 48 schilling à 12 rundstycken. Från år 1835 kallas silvermyntet Riksdaler specie till skillnad från sedelmyntet Riksdaler banco, vars värde var i ständigt sjunkande. Riksdaler banco och Riksdaler riksgälds fick från 1830-talet ett värde av 3/8 resp. 1/4 Riksdaler specie.

År 1873 avskaffades Riksdalern och ersattes med kronan, vars värde motsvarade 1 Riksdaler riksmünt. En Riksdaler specie motsvarade alltså 4 kronor.

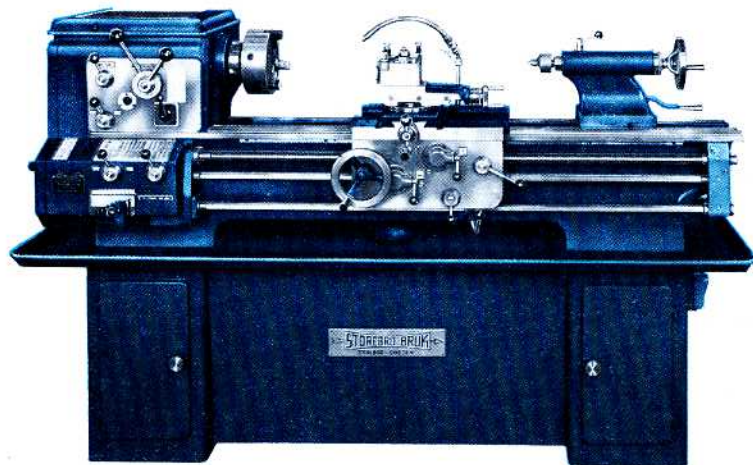
På följande sidor presenteras vårt maskinprogram, bestående av:
Snabbsvarvar, kipphyvlar, stickmaskiner, slipmaskiner samt fräs-
maskiner.



BÄNKSVARV, typ REX, modell VF-118:

En kraftig, prisbillig bänksvarv, lämplig för såväl produktion som stycktillverkning tack vare sin höga precision och kapacitet. VF-118 är en mycket populär maskin för utbildningsändamål och har levererats i stort antal till skolor såväl i Sverige som utomlands. Maskinen är som standard utrustad med komplett kylvätskeanordning, 5" Ø 3-backig självcentrerande chuck, 6" Ø 4-backskiva, gängklocka, fast och medgående stöddocka, planskiva, medbringarskiva, 2 st fasta dubbar etc.

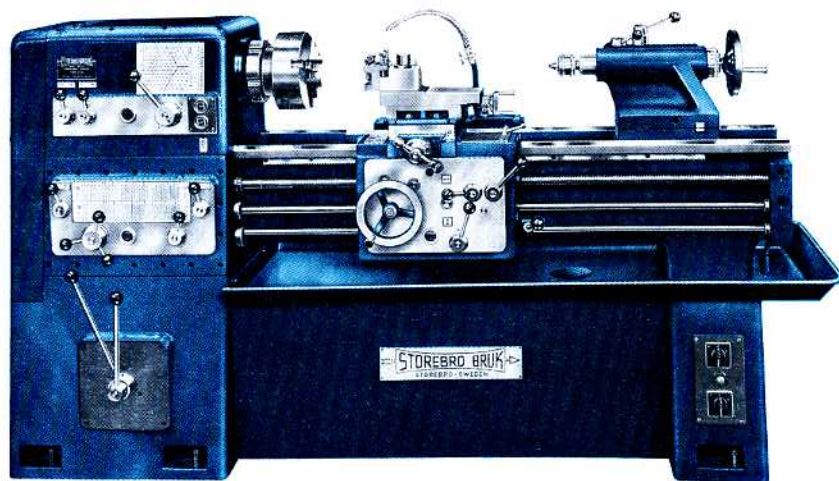
Dubbhöjd	mm	118
Sving över tvärslid	mm	130
Dubbavstånd	mm	600/1000
Spindelbörning	mm	20
Huvudmotor	hk	1,1
Nettovikt	kg	300/350



**SNABBSVARV, typ ÖRN, modell
GK-185/12:**

Detta är Sveriges genom tiderna mest sålda 7"-svarv. Synnerligen lämplig för verktygstillverkning samt utbildningsändamål. Mer än 15.000 maskiner har levererats och enbart vid svenska skolor finns idag ca 4.500 maskiner i drift. GK-185/12 kan levereras med eller utan gap, med mjuka eller hårdade slädstyrningar och med tre olika spindelvarvsserier.

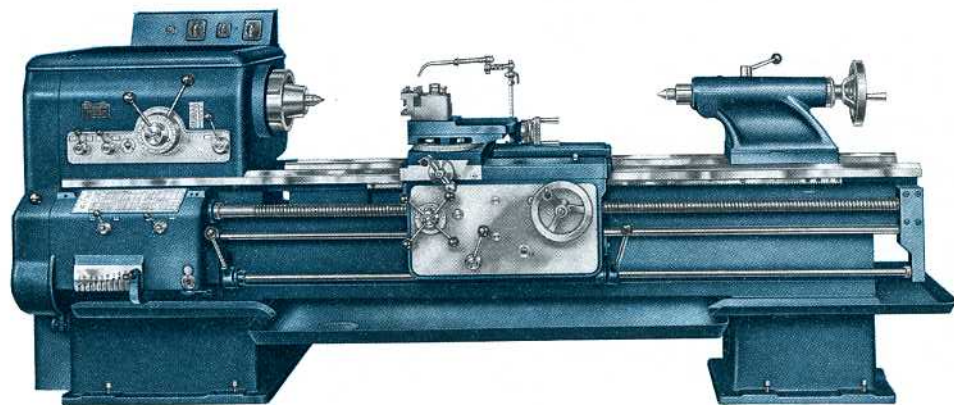
Dubbhöjd	mm	185
Sving över tvärslid	mm	230
Dubbavstånd	mm	1000/1500
Spindelborrning	mm	51
Huvudmotor	hk	3,5/5
Nettovikt	kg	925/1100



**SNABBSVARV, typ ÖRN,
modell GS-210:**

Denna maskin är konstruerad för lätt och medeltung serieproduktion. Maskinen är mycket universell tack vare sin högt utvecklade växellåda, vilken möjliggör hård drift i serieproduktion och avancerad teknisk bearbetning. GS-210 kan levereras med eller utan gap, med mjuka eller hårdade slädstyrningar och levereras ofta förhöjd till 10" dubbhöjd, 520 mm sving över bädden. Svarven kan dessutom förses med 10 hk motor.

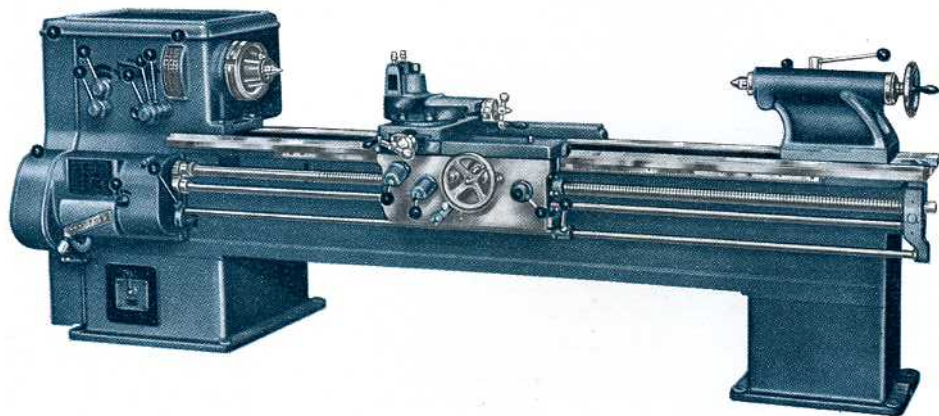
Dubbhöjd	mm	210
Sving över tvärslid	mm	250
Dubbavstånd	mm	1000/1500/2000
Spindelborrning	mm	56
Huvudmotor	hk	7,5
Nettovikt	kg	1675/1775/1925



**SNABBSVARV,
typ ÖRN,
modell
SB-255/305/355:**

En synnerligen robust svarv för varierande serieproduktion. Maskinen är utrustad med elektromagnetiska kopplingar och elektromagnetisk broms. På begäran levereras slädstyrningar av hårdat stål, snabbtransport, förlängt gap med dubbla bryggor, spindelboringar upp till 310 mm. Spindeln kan även utformas så att chuck kan anbringas såväl i främre som bakre änden.

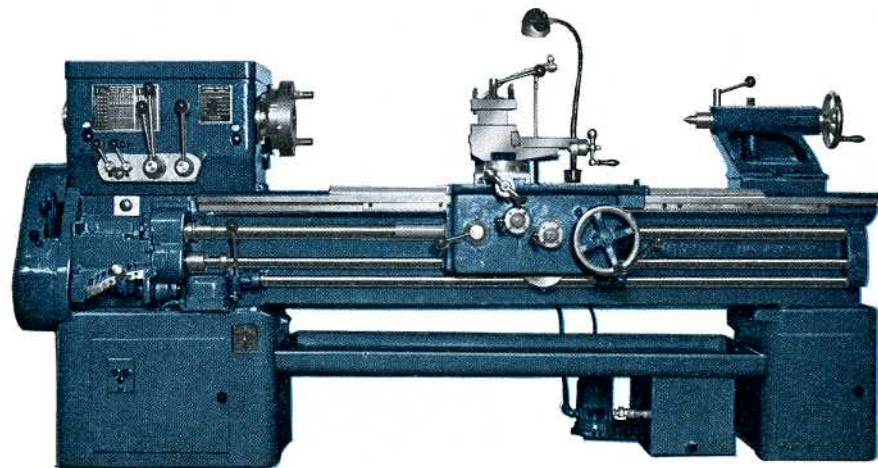
		SB-255	SB-305	SB-355
Dubbhöjd	mm	255	305	355
Sving över tvärslid	mm	300	400	500
Dubbavstånd	mm	1000—6000	1000—6000	1000—6000
Spindelboring	mm	75	75	75
Huvudmotor	hk	20	20	20
Nettovikt	kg	3150—5750	3350—5950	3550—6150



**SNABBSVARV,
typ ÖRN,
modell
S-255/305/355:**

En gapsvarv för styck-
tillverkning i repara-
tionsverkstäder för
tunga arbetsstycken.
Ett stort antal av dessa
maskiner har installe-
rats på fartyg, där olika
bearbetningar och
stycktillverkningar
förekommer.

		S-255	S-305	S-355
Dubbhöjd	mm	255	305	355
Sving över tvärslid	mm	300	400	440
Dubbavstånd	mm	1000—6000	1000—6000	1000—6000
Spindelborrning	mm	75	75	75
Huvudmotor	hk	7,5	10	10
Nettovikt	kg	2650—5250	2850—5450	3050—5650



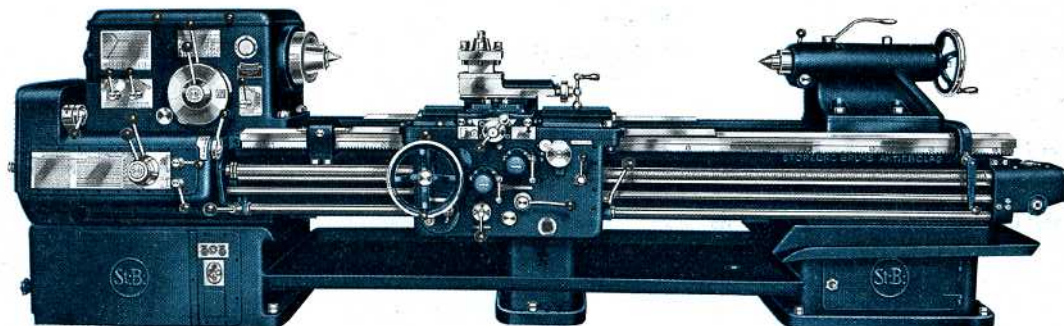
**FARTYGSSVARV,
modell SA-255/285/305-BF-R:**

Denna svarv har konstruerats och byggts på särskild begäran av svenska skeppsvarv och levereras idag i stort antal till betydande varv i Skandinavien och Nordeuropa.

		SA-255-BF-R	SA-285-BF-R	SA-305-BF-R
Dubbhöjd	mm	255	285	305
Sving över tvärslid	mm	350	410	460
Dubbavstånd	mm	1000—2500	1000—2500	1000—2500
Spindelbörning	mm	76	76	76
Huvudmotor	hk	5,5	5,5	5,5
Nettovikt	kg	1800—2300	1850—2350	1900—2400

SNABBSVARV, typ KÖPING, modell S-12A/S-14AL/S-16AL:

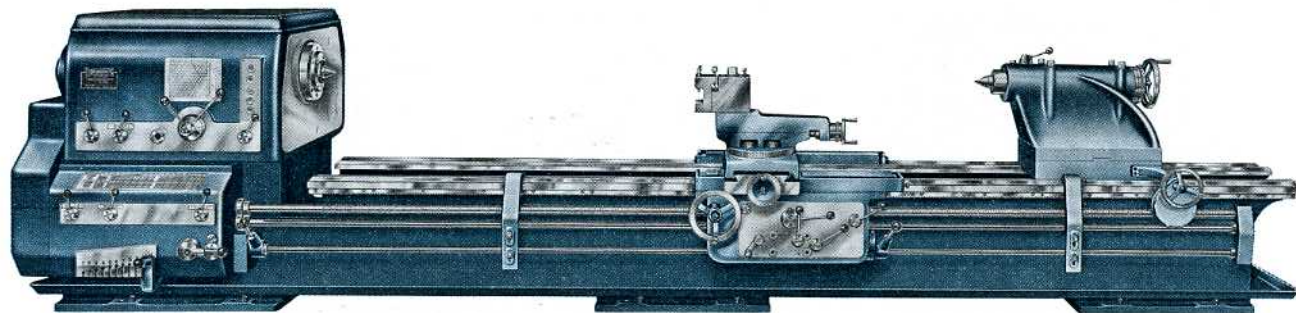
Synnerligen kraftig precisionssvarv för högt ställda krav, en svarv avsedd för serieproduktion, som har ett stort antal extra tillbehör, t. ex. konsvarvningsanordning, hydrauliskt kopieraggregat, snabbtransport för släde etc.



		S-12A	S-14AL	S-16AL
Dubbhöjd	mm	300	350	450
Sving över tvärslid	mm	380	460	575
Dubbavstånd	mm	1500—6000	1500—6000	1500—6000
Spindelborrning	mm	70	70	70
Huvudmotor	hk	20 el. 30	20 el. 30	20 el. 30
Nettovikt	kg	4400—6020	4600—6220	4800—6420

SNABBSVARV, typ ÖRN, modell SE-430/530:

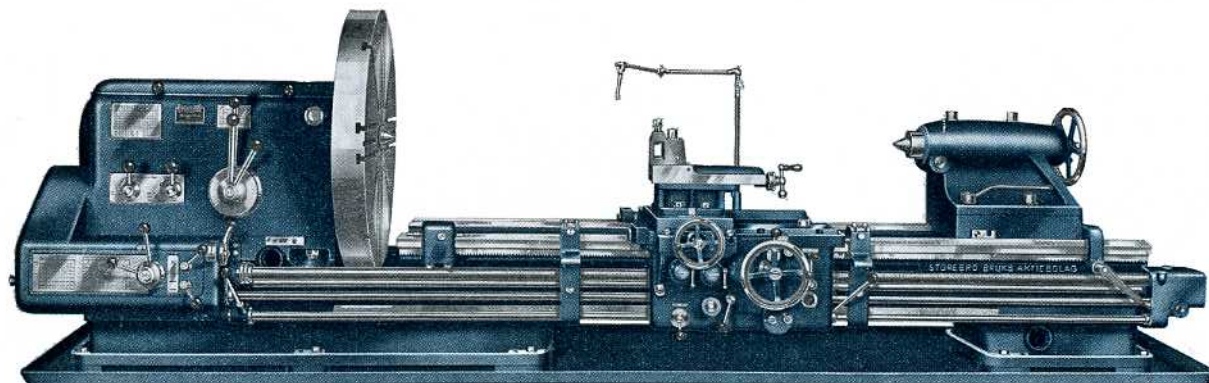
En verkligt stabil maskin för tunga svarvoperationer. Grundmaskinen kan försees med rak eller gap-bädd, med mjuka såväl som härdade slädstyrningar. Arbetsstycken upp till 8000 kg kan bearbetas mellan dubbarna i denna maskin. Stora spindelborrningar upp till 500 mm kan levereras på begäran.



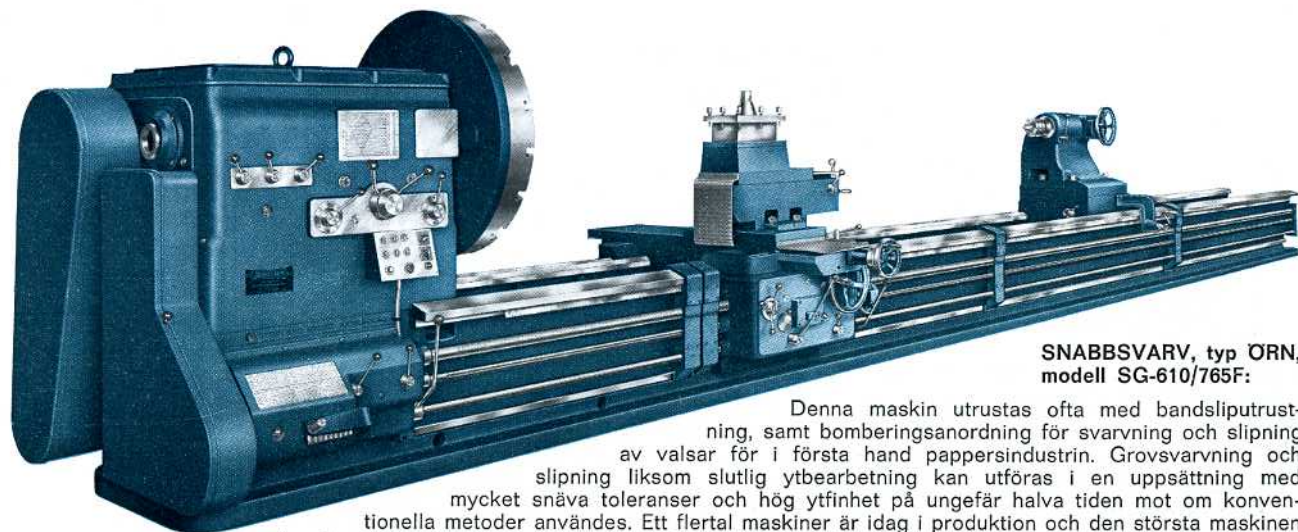
		SE-430	SE-530
Dubbhöjd	mm	430	530
Sving över tvärslid	mm	590	790
Dubbavstånd	mm	1000—8000	1000—8000
Spindelbörning	mm	100	100
Huvudmotor	hk	30	30
Nettovikt	kg	7500—13800	7900—14300

SNABBSVARV, typ KÖPING, modell S-18, S-20, S-22L och S-24L:

Maskinen är av samma typ som tidigare beskrivits under S-12A—S-16AL på sidan 22.



		S-18	S-20	S-22L	S-24L
Dubbhöjd	mm	460	510	560	610
Sving över tvärslid	mm	680	780	880	980
Dubbavstånd	mm	2000—11000	2300—11000	2000—11000	2000—11000
Spindelbörning	mm	110	110	110	110
Huvudmotor	hk	40	40	40	40
Nettovikt	kg	9700—17800	10000—18100	10300—18400	10600—18700



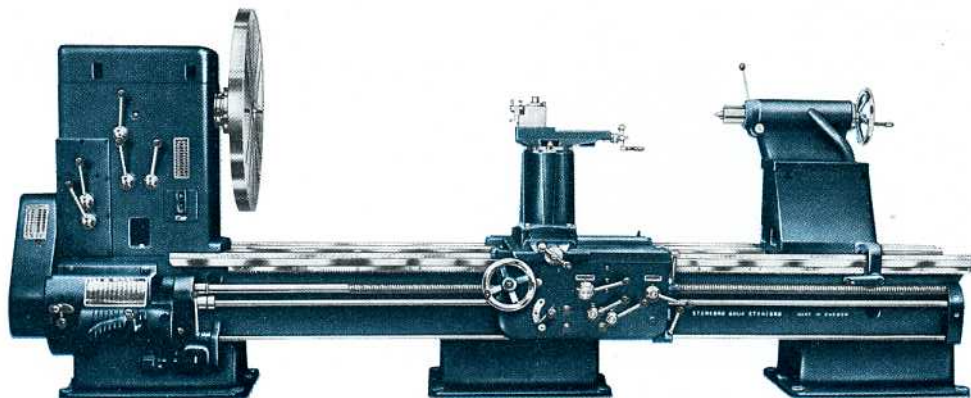
**SNABBSVARV, typ ÖRN,
modell SG-610/765F:**

Denna maskin utrustas ofta med bandsliputrustning, samt bomberingsanordning för svarvning och slipning av valsar för i första hand pappersindustrin. Grovsvarvning och slipning liksom slutlig ytbearbetning kan utföras i en uppsättning med mycket snäva toleranser och hög ytfinitet på ungefär halva tiden mot om konventionella metoder användes. Ett flertal maskiner är idag i produktion och den största maskinen kan bearbeta valsar upp till 30 tons vikt med upp till 11 m totallängd och 1200 mm diameter. Samma utrustning kan även användas på vår SE-svarv, se sidan 23.

		SG-610	SG-765F
Dubbböjd	mm	610	765
Sving över tvärlid	mm	900	1200
Dubbavstånd	mm	1000—11000	1000—11000
Spindelborring	mm	100	100
Huvudmotor	hk	40 el. 50	40 el. 50
Nettovikt	kg	11900—20400	12500—21000

SNABBSVARV, modell 700:

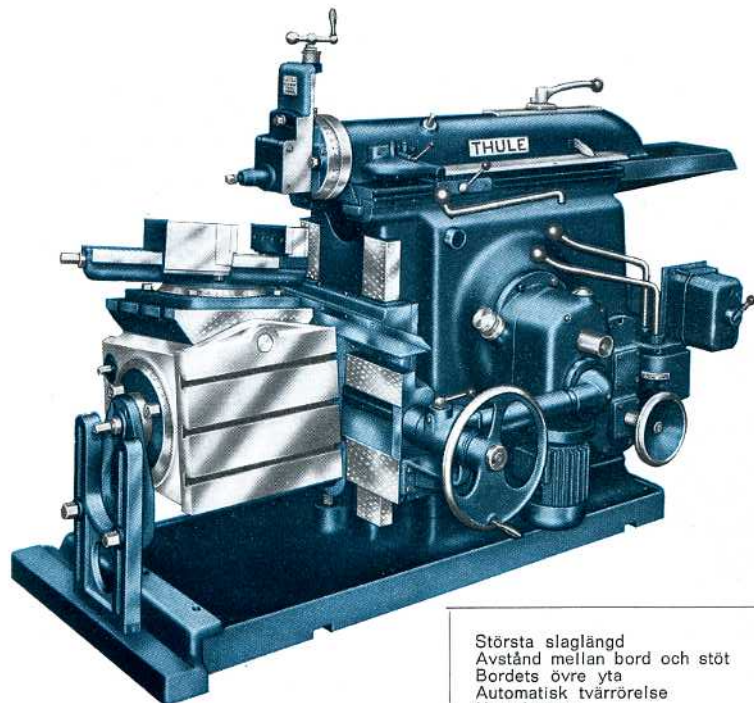
Denna maskin är konstruerad och byggd på begäran av ASEA för speciella ändamål. Maskinen kan naturligtvis även användas för lätta arbetsstycken med stor diameter. Ett flertal maskiner har levererats såväl inom som utom landet.



Dubbhöjd
Sving över tvärlid
Dubbstånd
Spindelborrning
Huvudmotor
Nettovikt

mm
mm
mm
mm
hk
kg

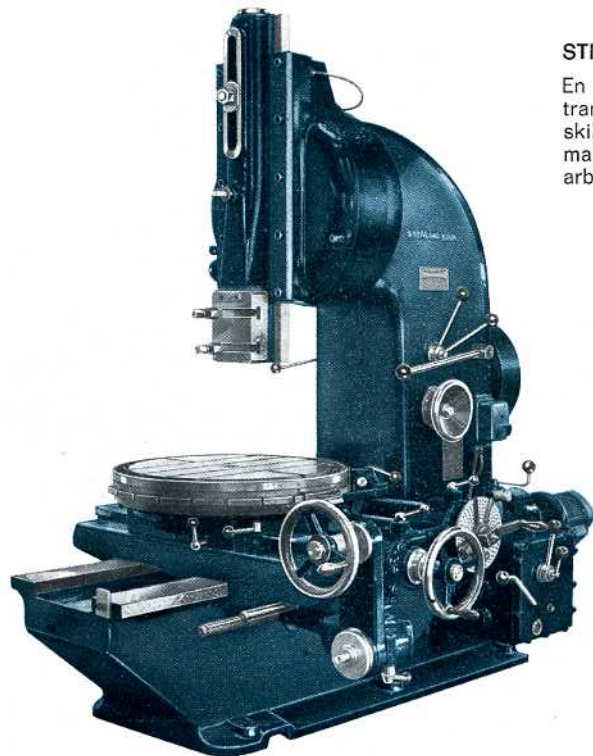
700
1200
1370—6870
90
8
4000—6800



KIPPHYVEL, typ THULE, modell TITAN S-22/26/30:

TITAN kipphyvel är en mycket universell, kraftig maskin speciellt avsedd för produktion där kraven ställs mycket högt. Bland tillbehören vill vi speciellt nämna hydraulisk kopierutrustning.

		S-22	S-26	S-30
Största slaglängd	mm	570	670	770
Avstånd mellan bord och stöt	mm	100—438	115—423	115—494
Bordets övre yta	mm	370×550	420×650	420×750
Automatisk tvärrörelse	mm	680	770	820
Huvudmotor	hk	7,5	10	10
Nettovikt	kg	2100	2515	3210



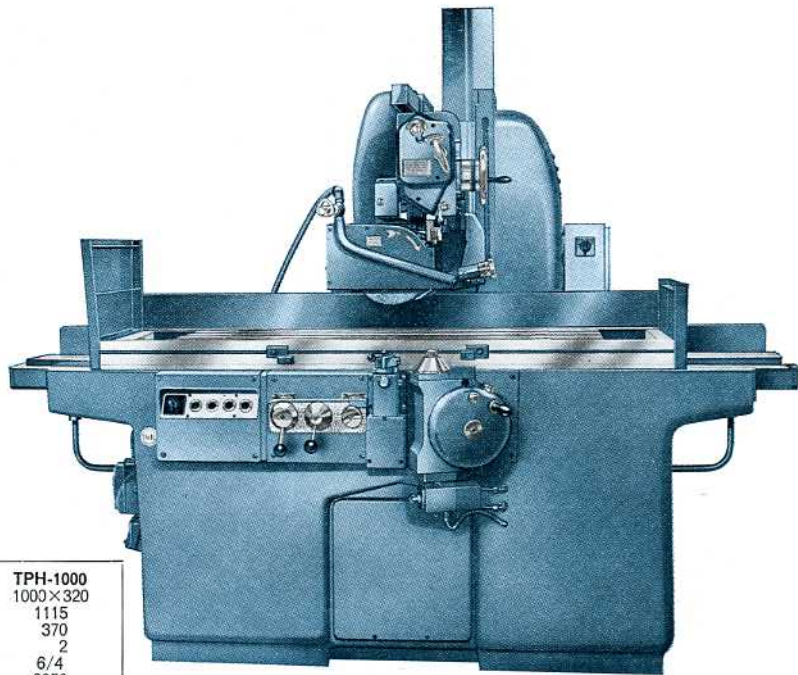
STICKMASKIN, typ THULE, modell ST-12:

En synnerligen kraftig stickmaskin med utrustning såsom snabbtransport, automatisk smörjning, automatisk ställlyft etc. På särskild begäran kan även en 6" stickmaskin levereras. Denna maskintyp är speciellt lämpad för bearbetning av korta serier och arbetsstycken av varierande form.

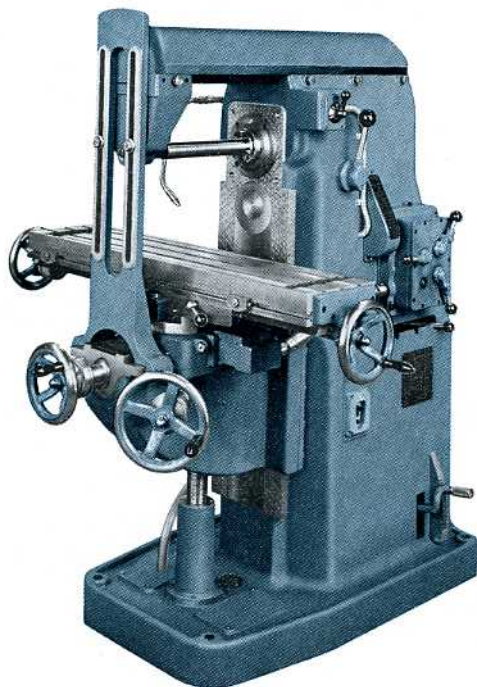
Sleglängd	mm	300
Avstånd stöt till ram	mm	570
Bordets övre yta till stöt	mm	510
Arbetsbordets diameter	mm	620
Huvudmotor	hk	5
Nettovikt	kg	3145

**HYDRAULISK PLANSLIPMASKIN,
typ THULE, modell TPH-600/1000:**

Denna slipmaskin har nu fått ett bredare bord — 320 mm — och därmed ett breddat användningsområde. En modern, stabil slipmaskin med automatisk matning och snabbtransport i alla tre riktningarna. Inställning av automatisk nedmatning kan erhållas inom ett område av 0,5 mm. Denna maskin kan även utrustas med DIAFORM.



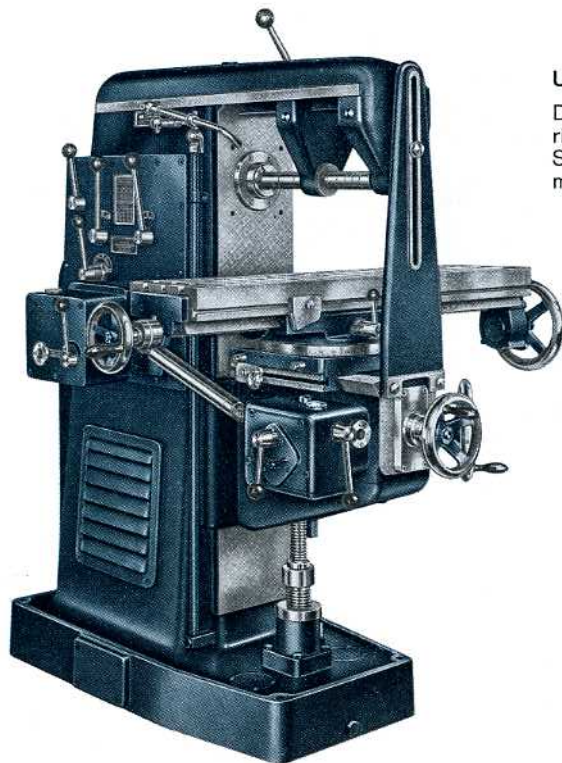
		TPH-600	TPH-1000
Bordets arbetsyta	mm	600×320	1000×320
Längdrörelse	mm	720	1115
Tvärrörelse	mm	370	370
Hydraulisk motor	hk	2	2
Huvudmotor	hk	6/4	6/4
Nettovikt	kg	1700	2050



UNIVERSALFRÄSMASKIN, typ ÖF:

Fräsmaskinen ÖF är en prisbillig maskin speciellt konstruerad för reparationsverkstäder, utbildningsändamål och har även sålts i stort antal till skeppsvarv för installation ombord på båtar.

Bordets storlek	mm	1000×224
Längdmatning, automatisk	mm	635
Tvärmatning, manuell	mm	210
Vertikalmatning, manuell	mm	450
Huvudmotor	hk	3
Nettovikt	kg	1050



UNIVERSALFRÄSMASKIN, typ BEIJER, modell UF-2V:

Denna fräsmaskin levereras med automatisk matning i alla tre riktningarna och ett stort antal tillbehör.

Som extra tillbehör levereras en fräsbomsutrustning med separat manövrerat fräshuvud.

Bordets storlek	mm	1100×240
Längdmatning, automatisk	mm	750
Tvärmatning, automatisk	mm	240
Vertikalmatning, automatisk	mm	450
Huvudmotor	hk	5
Nettovikt	kg	1350



SLIPMASKIN, typ BEIJER, modell SG-1:

Denna maskin är mycket användbar och borde finnas på alla verkstäder, reparationsverkstäder etc. Lätt att sköta — billig och praktisk. Man har helt enkelt inte råd att undvara denna maskin.

Utrustad med koordinatbord ökas slipytan avsevärt och i kombination med ett rundmatningsbord kan man slipa stora ytor, till och med större tätningssringar ombord på fartyg. Maskinen kan även användas för mycket lätta fräsoperationer såsom klichéfräsning.

Bordstorlek	mm	240×420
Max. sliplängd	mm	250
Avstånd pelare till slipskivecentrum	mm	340
Slipskivans diameter	mm	150
Huvudmotor	hk	1,7
Nettovikt	kg	190



GIJUTERI

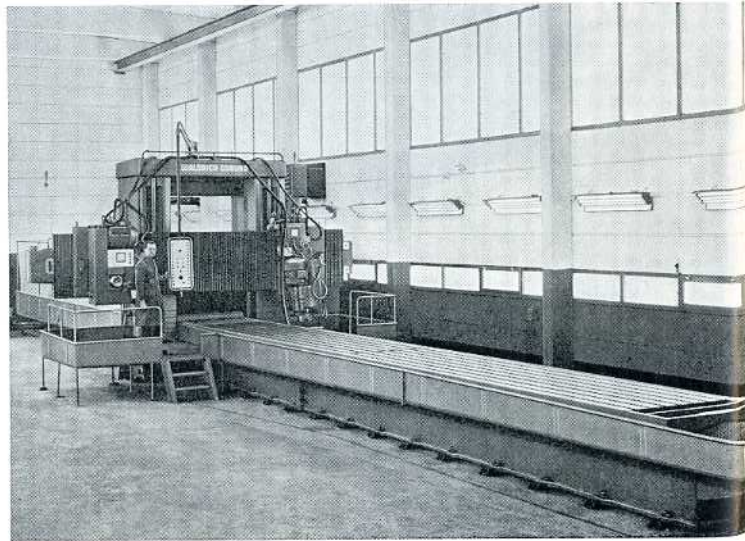
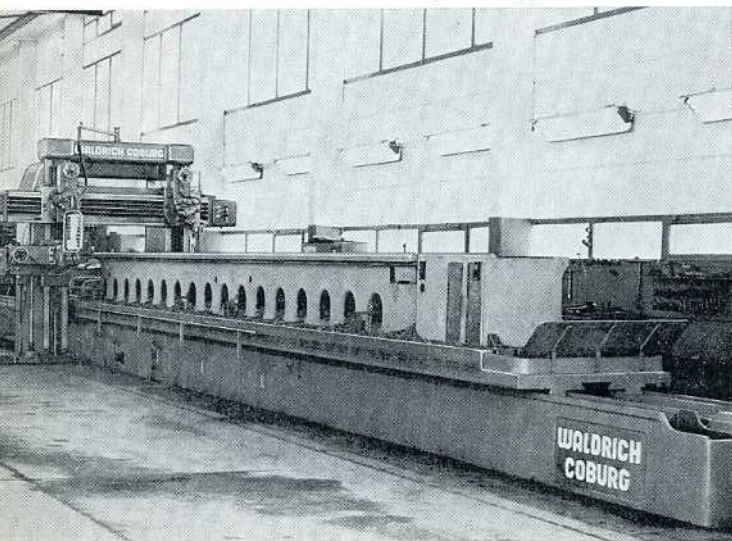
Vårt gjuteri tillhandahåller samtliga gjutgodsdetaljer inklusive bäddarna till de grövre svarvarna. Gjuteriet består av såväl en handformningsavdelning som en mekaniserad maskinformningsavdelning. Årskapaciteten är idag ca 2.500 ton, men planer föreligger på en utbyggnad till det dubbla. Handformningsavdelningen har en kapacitet för styckevikter upp till 15 ton.

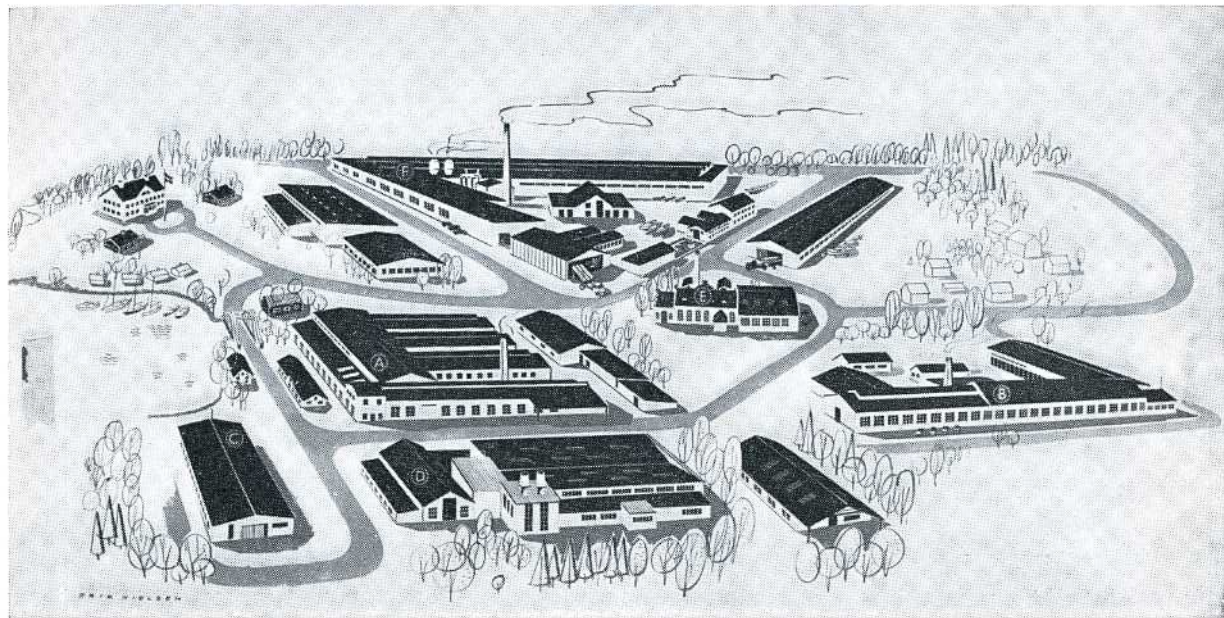
I viss icke ringa utsträckning tillverkas även beställningsgjutgods.

Exteriör av nya gjuteriet 1969

RENOVERINGSAVDELNING

Vår renoveringsavdelning för begagnade maskiner har nyligen flyttat in i nya lokaler. Med hjälp av viss överkapacitet i de större maskinerna samt skickliga maskinmontörer åtager vi oss kvalificerade renoverings- och ombyggnadsarbeten på verktygsmaskiner.





A — Produktion av lätta svarvar; B — Produktion av tunga svarvar; C — Produktion av bänksvarvar, fräsmaskiner, kipphyvlar, stickmaskiner och slipmaskiner; D — Gjuteri (största styckevikt 15 ton); E — Plåtslageri för såväl rostfri plåt som svartplåt; F — Båtbyggeri.

Båtbyggeriavdelningen tillkom 1945 i samband med att estländska flyktingar samlades i ett karantänläger vid Fredensborg. Då dessa flyktingar senare skulle skapa sig en framtid i sitt nya land, öppnade AB Örnmaskiner sina portar till den mekaniska verkstaden, men de flesta av estländarna stod helt främmande för detta yrke. En kväll hade Ivar Gustafsson under en promenad råkat se hur skickligt dessa estländare byggde båtar och nu var sysselsättningsproblemet löst. Ett båtbyggeri började ta form. Under de första åren byggdes roddbåtar och fiskesnipor. Allteftersom båtintresset ökat, har båtbyggeriet vuxit och med det även båtarnas storlek. Båtbyggeriet är nu ett av Nordeuropas största för framställning av segel- och motorbåtar för nöjesbruk.

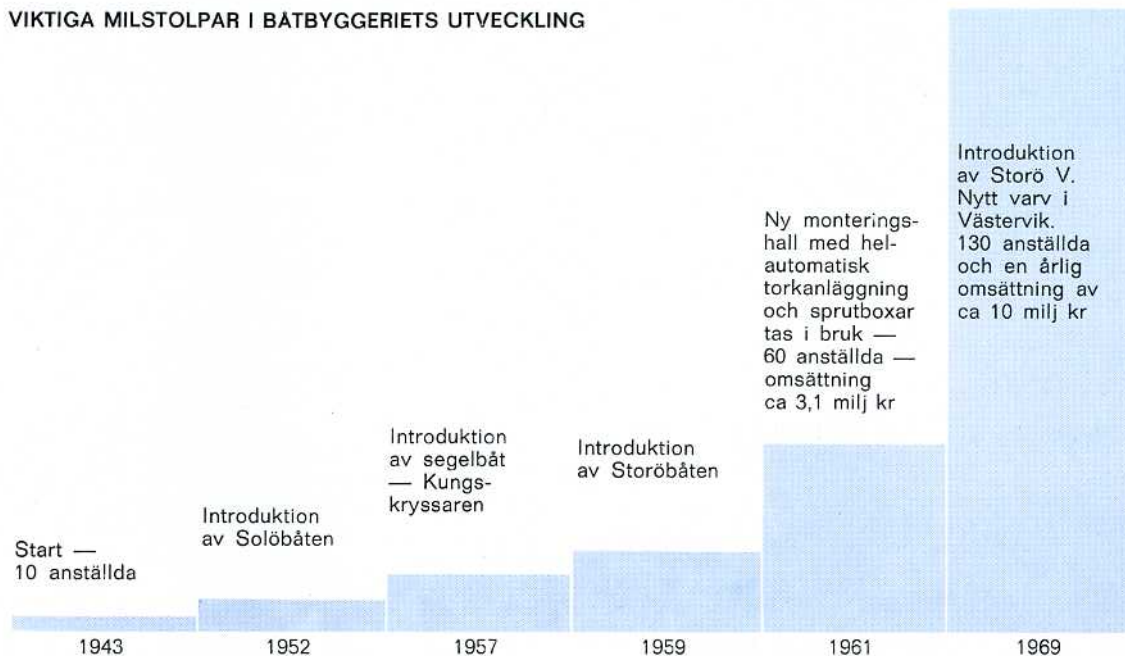


Vy över
båt-
byggeriet
i Storebro
1967.



Interiör
från monte-
ringshallen
i Storebro.

VIKTIGA MILSTOLPAR I BÅTBYGGERIETS UTVECKLING

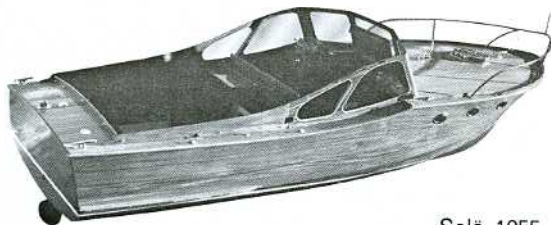


SPECIFIKATION:

Längd	7,50 m
Bredd	2,60 m
Djupgång	0,60 m
Displacement	1800 kg
Ståhöjd i kabin	1,80 m
Tankkapacitet	150 l.
Färskvattentank	75 l.
Total höjd över vattenlinjen	2,40 m
Total höjd i vagga	2,80 m
Fart	ca 20 knop

SOLO LYX III har utvecklats från den populära SOLO som konstruerades i slutet av 1940-talet. Denna båt har byggts i mycket stora serier — enbart i Sverige har omkring 1400 båtar sålts. Fram till 1966 byggdes alla båtar i mahogny men därefter bygges SOLO-båtarna med glasfiberskrov medan däckets är av Bangkok-teak och interiören av afrikansk mahogny.

SOLO LYX III har fyra kojplatser med möjlighet till en extra koj i kabinen och två extra kojplatser i sittbrunnen. SOLO kan levereras med en eller två motorer — bensin eller diesel — Volvo-Penta.



Solö 1955
Konstruktör:
E. Runius



Solö Lyx III. Design W. H. Wilke

SPECIFIKATION STORÖ IV:

Längd	10,35 m
Bredd	3,20 m
Djupgång	0,95 m
Höjd över vattenlinjen	3,10 m
Ståhöjd i salong	1,88 m
Ståhöjd i styrhytt	1,90 m
Ståhöjd i akterkabin	1,65 m
Deplacement, ca	5 ton
Tankkapacitet	2×300 l.
Färskvattenkapacitet	2×140 l.
Antal kojplatser	6 el. 7
Fribord, för	1,16 m
Fribord, akter	0,95 m
Fart	ca 18 knop

Storö IV kan nu även levereras med skrov av glasfiber.

STORÖ:

Den första båten av denna typ konstruerades och byggdes år 1959 och blev redan från början mycket omtyckt. Detta var den första båt som exporterades i större skala och mycket snart deltog ägare till Storö-båtar i tävlingar. År 1964 vann en Storö I Pavillon D'Or*, år 1965 vann Storö III första pris — Pavillon D'Or. Tredje gången en Storö deltog var år 1968 då Storö IV vann Pavillon D'Or efter att ha angjort Torshamn på Färöarna.

* Pavillon D'Or är ett internationellt båttrally organiserat av Union Internationale Motonautique (UIM), Gent, Belgien. Första tävlingen ägde rum år 1937.



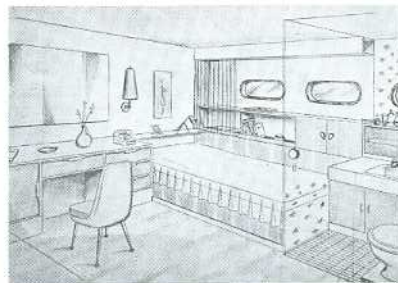
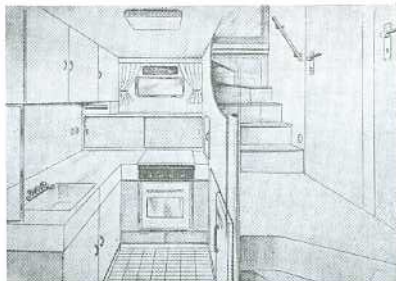
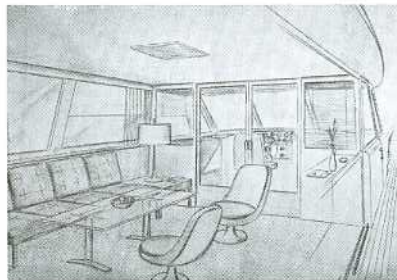
Storö IV. Design W. H. Wilke

SPECIFIKATION:

Längd	13,8 m
Bredd	4,3 m
Djupgång	1,15 m
Deplacement, ca	13,5 ton
Fribord, för	1,95 m
Fribord, akter	1,60 m
Antal kojplatser	8
Ståhöjd i kabin	1,90 m
Färskvattenkapacitet	700 l.
Tankkapacitet	2×800 l

STORÖ V — 13,8 m — är den senaste modellen i Storebros flotta. De första båtarna av denna modell planeras för leverans under 1970. Trots att Storö V ännu inte är officiellt presenterad är intresset enormt. Denna typ och större båtar kommer att byggas vid Västerviks-varvet, se sid. 47.

Den slutgiltiga interiören är ännu ej fastställd, men vi vill här nedan presentera några skisser från inredningen i den första båten — prototypen.



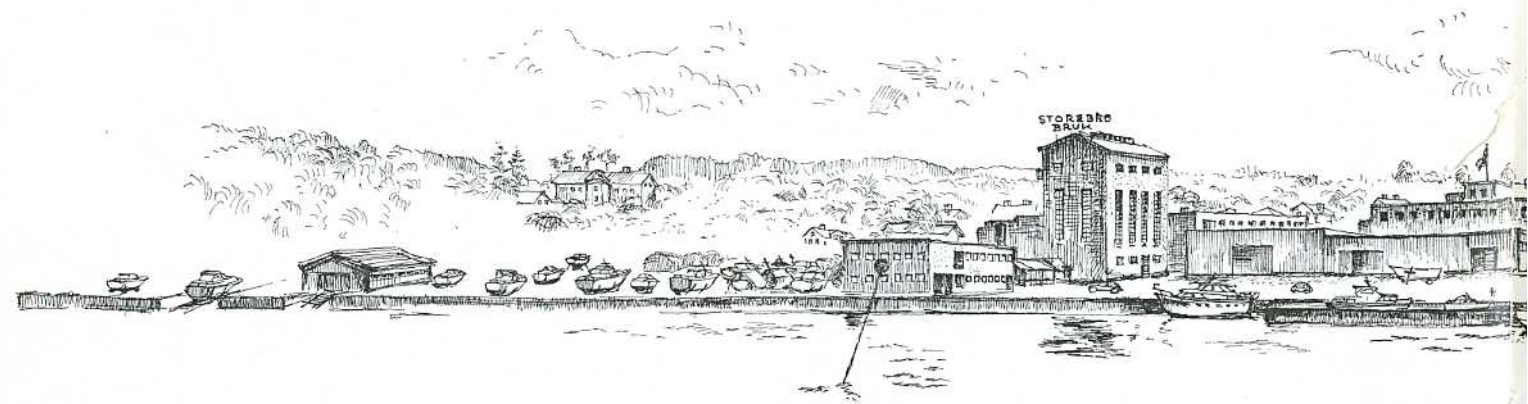


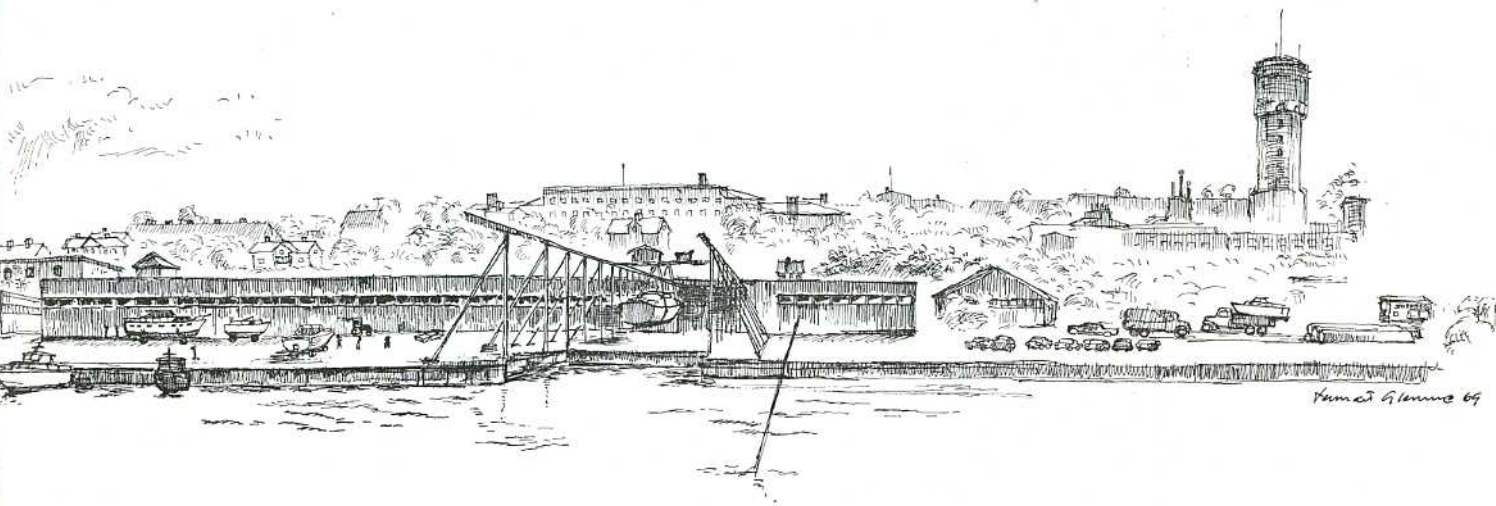
Storö V. Konstruktion och design: W. H. Wilke



I många år har frågan om ett kustvarv varit aktuell och nyligen har vi funnit den idealiska platsen för detta båtvarv. I centrum av Västervik har vi lyckats förvärva ca 40.000 kvadratmeter mark med 230 m kaj. Vid varvet i Västervik, som nu är under uppbyggnad, kommer vi att bygga större båtar än någonsin tidigare. Vi kommer här också att få bättre möjligheter till service åt våra kunder under säsongen. I Västervik får vi även chansen erbjuda vinterförvaring, vårutrustning samt reparationer.

Det första stadiet av Västerviksprojektet består av en monteringshall där Storö V kommer att byggas. Skrovet skall byggas i Västervik medan trädetaljerna kommer att färdigställas i Storebro. En byggnad för vinterförvaring av båtar är redan planerad. Västerviksvarvet kommer att sysselsätta 60—80 man då denna första etapp är färdig om ca två år.



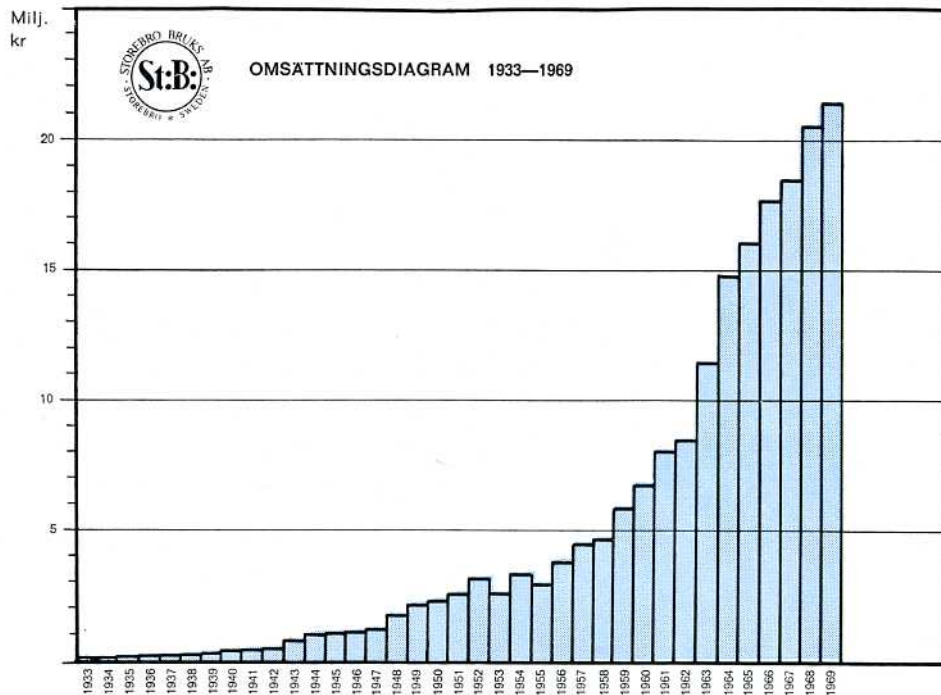


Skala 1: 1300



100 m

Det planerade Västerviksvarvet.



VID TELEFONKONTAKT SÖKES:

VERKSTÄLLANDE DIREKTÖR:

Ivar Gustafsson

CHEF FÖR MASKINAVDELNINGEN:

Roy Ivarsson

CHEF FÖR BÅTAVDELNINGEN:

Lennart Ivarsson

FÖRSÄLJNINGSCHEF:

Dick Gustavsson

EXPORTCHEF:

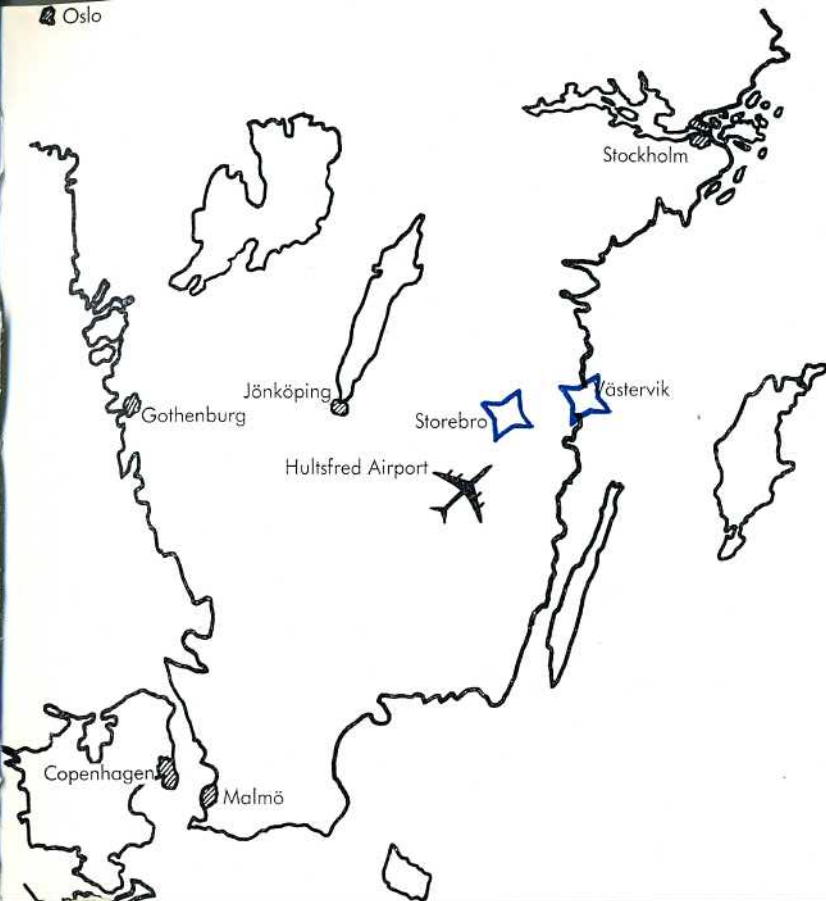
Börje Waltner

För resa till Storebro Bruks Aktiebolag har vi nedan gjort en schematisk uppställning över möjligheterna att nå oss:

huvudkontor och verkstäder i Storebro

båtvarv i Västervik och Storebro

	Reguljärt flyg	Taxi eller SAS-buss	Taxiflyg måndag—fredag	St: B: privatbil
	Biljetter genom resebyrå eller SAS		Biljetter genom SYDAERO, tel. 0470/321 25	
Köpenhamn				
Oslo				
Stockholm/Arlanda				
Stockholm/Bromma				
Göteborg				
Malmö				
Hultsfreds flygplats				Storebro 10 min.
Storebro				
Västervik				
Restid, ca	60 min.	60 min.	50 min.	Västervik 90 min.



ATT ÅKA BIL TILL STOREBRO:

Från Stockholm: Väg E 4 till Linköping och väg nr 34 till Storebro, ca 300 km.

Från Göteborg: Väg nr 40 till Jönköping, väg nr 33 till Vimmerby samt väg nr 34 till Storebro, ca 280 km.

Från Malmö: Väg nr 15 och 23 till Högsby samt väg nr 34 till Storebro, ca 350 km.

ATT NÅ STOREBRO PER TÅG:

Från Stockholm: Till Linköping där man byter till tåg mot Hultsfred. — Storebro är stationen före Hultsfred.

Från Göteborg: Vissa direkta förbindelser finns till Nässjö.

Från Malmö: Till Nässjö och vidare mot Hultsfred.



STOREBRO BRUKS AKTIEBOLAG

S-590 83 STOREBRO - SWEDEN - TEL. 0492/301 60 - CABLE: "STOREBROBRUK" VIMMERBY